

BUGA-Seilbahn Koblenz

Butter, Manfred

Veröffentlichungsversion / Published Version

Sammelwerksbeitrag / collection article

Zur Verfügung gestellt in Kooperation mit / provided in cooperation with:

Akademie für Raumforschung und Landesplanung (ARL)

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Butter, M. (2019). BUGA-Seilbahn Koblenz. In S. Panebianco, F. Reitzig, H.-J. Domhardt, & D. Vallée (Hrsg.), *Raumordnungsverfahren: Grundlagen, Beispiele, Empfehlungen* (S. 119-126). Hannover: Verl. d. ARL. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-64692-4>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer CC BY-ND Lizenz (Namensnennung-Keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Nähere Auskünfte zu den CC-Lizenzen finden Sie hier: <https://creativecommons.org/licenses/by-nd/3.0/deed.de>

Terms of use:

This document is made available under a CC BY-ND Licence (Attribution-NoDerivatives). For more Information see: <https://creativecommons.org/licenses/by-nd/3.0>

Butter, Manfred:

BUGA-Seilbahn Koblenz

urn:nbn:de:0156-4196113



CC-Lizenz: BY-ND 3.0 Deutschland

S. 119 bis 126

Aus:

Panebianco, Stefano; Reitzig, Frank; Domhardt, Hans-Jörg; Vallée, Dirk (Hrsg.):
Raumordnungsverfahren. Grundlagen, Beispiele, Empfehlungen
Hannover 2019

Arbeitsberichte der ARL 25

Manfred Butter

BUGA-SEILBAHN KOBLENZ

Gliederung

- 1 Steckbrief des Verfahrens
 - 2 Vorhaben und Vorhabenträger
 - 3 Wesentliche Raumnutzungskonflikte
 - 4 Untersuchte Varianten
 - 5 Optimierungsvorschläge
 - 6 Wesentliche Inhalte der Landesplanerischen Feststellung
 - 7 Besonderheiten im Verfahrensablauf
 - 8 Reflexion des Verfahrens
 - 9 Ausblick auf die Vorhabenrealisierung
- Literatur

Kurzfassung

Zur Umsetzung eines tripolaren Standortkonzeptes für die Bundesgartenschau 2011 in Koblenz wurde für eine leistungsfähige Kabinen-Seilbahn über den Rhein eine raumordnerische Prüfung durchgeführt. Im Prüffokus standen wasserwirtschaftliche, naturschutzfachliche und denkmalpflegerische sowie städtebauliche und verkehrliche Aspekte. Ebenso wurde die Frage der Verträglichkeit mit dem UNESCO-Welterbe Oberes Mittelrheintal betrachtet.

Über eine vereinfachte raumordnerische Prüfung konnte in kurzer Zeit eine raumverträgliche temporäre Vorhabenrealisierung (2011–2026) für die nachfolgenden Genehmigungsverfahren signalisiert werden.

Schlüsselwörter

Tripolares Standortkonzept – vereinfachte raumordnerische Prüfung – Landesentwicklungsprogramm – Regionaler Raumordnungsplan – UNESCO-Welterbeverträglichkeit – temporäre Vorhabenrealisierung

Federal Garden Show – Cable car Koblenz

Abstract

In order to facilitate the tri-polar site concept for the 2011 Federal Garden Show in Koblenz, a spatial planning assessment for an efficient cable car track across the Rhine was conducted. The assessment focused on aspects related to water management, nature protection, heritage conservation, urban development and transport. The question of compatibility with the UNESCO World Heritage Site of the Upper Middle Rhine was also considered.

A simplified spatial planning assessment allowed a spatially compatible temporary project (2011–2026) to be quickly drawn up for the subsequent approval procedure.

Keywords

Tri-polar site concept – simplified spatial planning assessment – state development programme – regional spatial planning plan – UNESCO World Heritage compatibility – realisation of temporary project

1 Steckbrief des Verfahrens

Das rheinland-pfälzische Oberzentrum Koblenz (ca. 110.000 Einwohner) war Gastgeber der Bundesgartenschau (BUGA) 2011. Die topographische Lage von Koblenz an Rhein und Mosel und zwischen den Mittelgebirgen von Westerwald, Hunsrück und Eifel bedingte eine räumliche Verteilung der Kernbereiche der BUGA 2011 links und rechts des Rheins. Die BUGA-Planer entwickelten daher den Vorschlag, beide Bereiche des Ausstellungsgeländes mit einer neu zu errichtenden Kabinen-Seilbahn über den Rhein zu verbinden und dabei auch die Höhendifferenz von rund 110 Metern bestmöglich zu überwinden. Die neue Seilbahn sollte für einen begrenzten Zeitraum von drei Jahren während und nach der BUGA-Durchführung betrieben werden; im Anschluss war zunächst der Rückbau der Seilbahn geplant, um das Landschaftsbild des Oberen Mittelrheintals nicht dauerhaft zu beeinträchtigen (Aufbau- und Probelauf 2010 / Betrieb 2011–2013 / Abbau 2013).



Abb. 1: BUGA 2011 Koblenz – Seilbahn-Simulation mit Talstation / Quelle: BUGA Koblenz 2011 GmbH 2007

Die zuständige Obere Landesplanungsbehörde, die Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord, führte anstelle eines Raumordnungsverfahrens im Jahr 2007 eine vereinfachte raumordnerische Prüfung nach § 18 des Landesplanungsgesetzes (LPIG) Rheinland-Pfalz durch, um das Vorhaben auf seine Raumverträglichkeit zu untersuchen und mit tangierenden raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen abzustimmen. Im Juni 2010 wurde die Seilbahn Koblenz als Deutschlands erste Dreiseilumlaufbahn in Betrieb genommen. Mit einer Beförderungskapazität von bis zu 7.600 Personen pro Stunde zählt sie zu den leistungsstärksten Seilbahnen weltweit.

2 Vorhaben und Vorhabenträger

Die für die BUGA 2011 errichtete Kabinen-Seilbahn verbindet das linksrheinische Konrad-Adenauer-Ufer (Talstation) mit dem rechtsrheinischen Hochplateau Ehrenbreitstein (Bergstation). Angestrebt wurde zunächst eine maximale Beförderungskapazität von 3.000 Personen pro Stunde mit einer Zahl von bis zu 20 Kabinen. Spätere Ab-

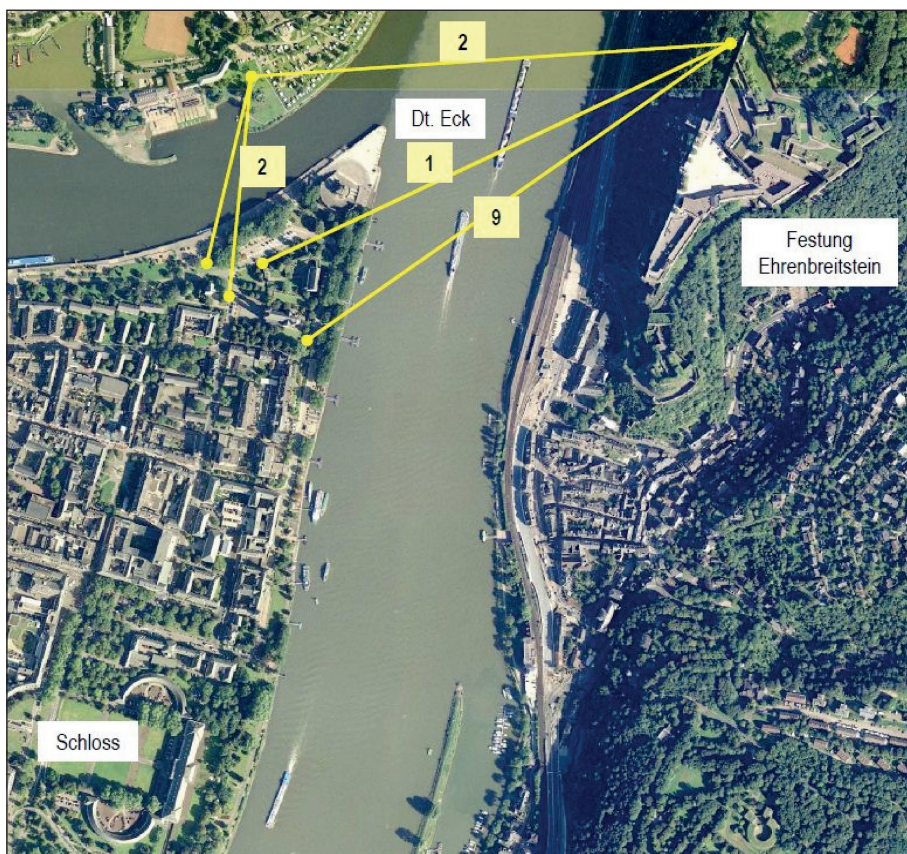


Abb. 2: BUGA 2011 Koblenz – Seilbahn-Variantenübersicht (V1-V2-V9) /Quelle: BUGA Koblenz 2011 GmbH 2007

schätzungen des Besucheraufkommens ergaben einen höheren Transportbedarf, so dass die Beförderungskapazität mehr als verdoppelt wurde. Als Vorhabenträger trat die BUGA Koblenz 2011 GmbH auf (Abb. 1).

Neben seiner infrastrukturellen Bedeutung zur Verbindung der beiden Rheinufer spielt das Projekt auch eine bedeutende Rolle für den Tourismus der an Rhein und Mosel gelegenen Großstadt Koblenz.

3 Wesentliche Raumnutzungskonflikte

Auf der Grundlage der Ziele und Grundsätze des Landesentwicklungsprogramms Rheinland-Pfalz (LEP III) aus 1995 und des Regionalen Raumordnungsplanes Mittelrhein-Westerwald aus 2006 standen im Prüffokus der vereinfachten raumordnerischen Prüfung insbesondere wasserwirtschaftliche, naturschutzfachliche und denkmalpflegerische sowie städtebauliche und verkehrliche Aspekte. Es galt, Vorranggebiete für den Hochwasserschutz, einen regionalen Grünzug und Vorranggebiete für den Arten- und Biotopschutz sowie dominierende landschaftsprägende Gesamtanlagen mit erheblicher Fernwirkung zu beachten, insbesondere die Festung Ehrenbreitstein und das „Deutsche Eck“, eine Landzunge im Mündungsbereich der Mosel. Hinzu kamen weitere Belange wie die Rheinufer-Silhouette zwischen dem Deutschen Eck und dem Schloss sowie die Schifffahrt auf Rhein und Mosel.

Die von der BUGA 2011 GmbH vorgelegte Vorhabenplanung erwies sich als umwelt-relevant. Dies betraf die Lage und den Flächenbedarf für Tal- und Bergstation, das visuelle Erscheinungsbild, die Lärmimmissionen sowie die Auswirkungen auf Ziel- und Quellverkehre.

Zusätzlich stand die Frage der Verträglichkeit mit dem Welterbe der UNESCO im Raum, da der Kernbereich des Welterbes Oberes Mittelrheintal das Deutsche Eck und die Festungsanlage Ehrenbreitstein mit einschließt.

4 Untersuchte Varianten

Straßenverkehrliche Verbindungen der BUGA-Kernbereiche wie auch ein Schiffspendelverkehr über den Rhein stellten sich sehr früh als nicht zielführend für die Bewältigung der BUGA-Binnenverkehre heraus. Ferner ging dem raumordnerischen Prüfverfahren eine umfassende Variantenprüfung voraus, in der neun Varianten zzgl. der Nullvariante und einschließlich der entsprechenden Tal- und Bergstationen sowie erforderlicher Zwischenstationen für eine Seilbahnverbindung bewertet wurden. Grundlage für die vereinfachte raumordnerische Prüfung waren nach einem mehrstufigen Auswahlverfahren (über planerische, technische und topographische Bewertungskriterien) schließlich eine direkte Rheinquerung (V9) als Vorzugsvariante und eine L-Variante Mosel–Rhein mit einer Mittelstation im Stadtteil Lützel (V2) als Alternativvariante (Abb. 2).

5 Optimierungsvorschläge

In der vereinfachten raumordnerischen Prüfung brachte die Raumordnungsbehörde die berührten raumordnerischen Belange und die Auswirkungen auf die Umweltschutzgüter in eine Zusammenschau. Zur Kernfrage im Verfahren entwickelte sich der Standortbereich für die Talstation. Hier galt es naturschutzfachliche Belange (bis zu zehn Altbäume mit nachgewiesenen Schwarm- und Winterquartieren für fünf Fledermausarten) und denkmalpflegerische Zielsetzungen (die linksrheinische Silhouette vom Deutschen Eck über die Basilika St. Kastor bis hin zur Koblenzer Schlossanlage) zu beachten. Die Raumordnungsbehörde entwickelte daher einen Vorschlag zur Optimierung des Standorts für die Talstation. In den späteren Bauleitplan- und Genehmigungsverfahren setzte sich der Optimierungsvorschlag jedoch nicht durch.

6 Wesentliche Inhalte der Landesplanerischen Feststellung

Die BUGA 2011 lieferte einen wesentlichen Beitrag zur qualitativen Weiterentwicklung des Oberzentrums Koblenz und der sie umgebenden Region Mittelrhein-Westerwald mit rd. 1,3 Millionen Einwohnern. Der geplanten Kabinen-Seilbahn kam dabei eine zentrale Bedeutung bei der Bewältigung des Binnenverkehrs zwischen den links- und rechtsrheinischen Standorten der Bundesgartenschau zu. Ohne eine Seilbahnverbindung hätte das tripolare Standortkonzept der BUGA 2011 mit den Hauptstandorten Schloss, Rheinufer und Festungsplateau nicht umgesetzt werden können.

Das Vorhaben tangierte den Hochwasserschutz, Überschwemmungsgebiete und Abflussbereiche an Rhein und Mosel. Insbesondere traf dies auf die Planbereiche der Talstationen zu, sodass dort eine eingriffsminimierende Anordnung und Bauweise vorzunehmen und sicherzustellen war. Ergänzende Mittelstationen schieden aus wasserwirtschaftlichen Gründen aus. Eine abschließende Abstimmung der Talstation mit der Wasserwirtschaft im nachfolgenden Zulassungsverfahren blieb erforderlich.

Im Regionalen Grünzug waren dem Tourismus dienende Einzelvorhaben zulässig. Gleichwohl ergaben sich im Bereich der Talstation beider Varianten erhebliche naturschutzfachliche Bedenken. In beiden Bereichen mussten Altbäume mit entsprechenden Höhlungen, die nachgewiesen als Schwarm- oder als Winterquartiere von verschiedenen Fledermauspopulationen – unter anderem auch von streng nach Bundesnaturschutzgesetz geschützten Arten – genutzt wurden, gefällt werden. Eine fachbezogene Befreiungsnotwendigkeit war grundsätzlich gegeben. Bei der Vorzugsvariante wurde daher ein etwas entfernterer Alternativstandort (ohne Baumfällung) vorgeschlagen.

Die technischen Elemente der Seilbahn (Tal- und Bergstation, Seile, Kabinen) waren in der Lage, die wichtigen Blickbeziehungen und das optische Gesamtgepräge der bereits angeführten dominierenden Gesamtanlagen zu berühren. Die Qualität des Eingriffs wurde von den relevanten Fachstellen sehr unterschiedlich bewertet. Mildernd wirkte sich auch hier aus, dass die Anlagen der Seilbahn nur für einen Zeitraum von drei Jahren errichtet und anschließend wieder rückgebaut werden sollten.

Auf Rhein und Mosel musste grundsätzlich die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs gewährleistet werden. Einwirkungen auf die Radarschiffahrt (Fehlerechos im Radarbild durch die Tragseile und/oder die Kabinen) waren zu kompensieren. Bei einem Genehmigungsverfahren ohne Konzentrationswirkung wurde auf eine zusätzliche strom- und schiffahrtspolizeiliche Genehmigung hingewiesen.

Hinsichtlich der Betroffenheit von Zielen und Grundsätzen der Raumordnung in der Landes- und Regionalplanung spielte die temporäre Handhabung des Vorhabens eine zentrale Rolle. Die Vorzugsvariante V9 zeigte sich aufgrund der vorliegenden fachlichen Ausführungen letztlich raumverträglicher als die Alternativvariante V2 (mit einer erforderlichen Mittelstation im Überschwemmungs- und Abflussbereich und mit dem dortigen Umsteigen).

Die von der Raumordnungsbehörde vorgeschlagene Verlegung der Talstation konnte in der Landesplanerischen Feststellung nicht verbindlich vorgegeben werden, da noch Prüfungen zur technischen, wirtschaftlichen und rechtlichen Realisierbarkeit dieser Standortalternative ausstanden. Die Entscheidung, wo die Talstation der Seilbahn zu errichten sei, wurde damit auf die nachfolgenden Verfahren, insbesondere die Bauleitplanung, vertagt. Die Vorzugsvariante basierte auf einem Kabinentragsseil von 890 m zwischen Tal- und Bergstation. Der Alternativstandort hätte das Tragsseil auf über 1.000 m verlängert (eine Mittelstation schied auch hier aus wasserwirtschaftlichen Aspekten aus). Aus technisch-wirtschaftlichen Gründen beschloss der Stadtrat von Koblenz im Rahmen seiner abschließenden Abwägung beim Standort der Talstation die Umsetzung der Vorzugsvariante.

7 Besonderheiten im Verfahrensablauf

Eine erste Besonderheit im Verfahrensablauf bestand darin, dass bereits drei Jahre vor der raumordnerischen Prüfung eine intensive öffentliche Diskussion des Vorhabens erfolgte. Die örtliche Projektdiskussion begann bereits im Jahr 2004 und fand einen ersten Abschluss nach einer Machbarkeitsstudie (2006) mit einem Beschluss des Koblenzer Stadtrats am 05.07.2007 für eine direkte Trassenführung über den Rhein. Die BUGA Koblenz 2011 GmbH stellte daraufhin mit Schreiben vom 23.07.2007 den Antrag zur vereinfachten raumordnerischen Prüfung.

Eine zweite Besonderheit ist in der schnellen Umsetzung des Verfahrens zu sehen. Das Prüfverfahren wurde seitens der Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord in Koblenz (Obere Landesplanungsbehörde) bereits wenige Tage nach Antragstellung, am 27.07.2007, eingeleitet. Dies war möglich, weil bereits im Vorwege des Verfahrens eine intensive Abstimmung zwischen Vorhabenträger und Raumordnungsbehörde zu den erforderlichen Unterlagen stattgefunden hatte. Das Verfahren wurde mit dem raumordnerischen Prüfergebnis vom 27.11.2007 nach nur vier Monaten abgeschlossen.

Hervorzuheben ist drittens, dass für dieses vergleichsweise aufwendige Vorhaben lediglich zehn Träger öffentlicher Belange zu beteiligen waren. Neben fünf hausinternen Fachstellen (Gewerbeaufsicht, Wasserwirtschaft, Bodenschutz, Naturschutz und

Bauwesen) wurden weitere fünf externe Fachstellen (zwei Wasser- und Schifffahrtsämter, Landesamt für Denkmalpflege, Landesbetrieb Mobilität und die Deutsche Bahn) im Verfahren beteiligt. Darüber hinaus wurden die regionale Planungsgemeinschaft Mittelrhein-Westerwald und die Projektgruppe „Welterbe Oberes Mittelrheintal“ um Stellungnahme gebeten.

Als Besonderheit ist schließlich zu erwähnen, dass ein Testat über die UNESCO-Welterbeverträglichkeit vom Antragsteller weder vor dem noch während des raumordnerischen Prüfverfahrens vorgelegt werden konnte. Insofern stellt das raumordnerische Prüfergebnis gemäß § 18 LPlG nur auf die Prüfung der nationalen Raumverträglichkeit ab. Die abschließende Feststellung der Welterbeverträglichkeit wurde den nachfolgenden Verfahrenserfordernissen übertragen.

8 Reflexion des Verfahrens

Entscheidend für die erfolgreiche Planung der BUGA-Seilbahn waren im beschriebenen Verfahren – und sind generell bei Vorhaben und Planungen mit wesentlichen Raumwirkungen – eine sorgfältige Standortplanung unter frühzeitiger Einbindung der zuständigen Landesplanungsbehörde und die Abstimmung der Verfahrensart. Über den langjährigen Erörterungsprozess im Stadtrat war bei der Seilbahnplanung für die BUGA 2011 die Öffentlichkeit bereits umfassend informiert und eingebunden. Insofern bedurfte es lediglich einer eingeschränkten fachbezogenen Prüfung der Raumverträglichkeit über eine vereinfachte raumordnerische Prüfung, anstatt eines formellen Raumordnungsverfahrens.

Das Prüfergebnis konnte gleichzeitig als landesplanerische Stellungnahme (§ 20 LPlG) für die erforderliche Fortschreibung der Bauleitplanung der Stadt Koblenz zugrunde gelegt werden. Das entsprechende Benehmen mit der Planungsgemeinschaft Mittelrhein-Westerwald war dabei gegeben.

9 Ausblick auf die Vorhabenrealisierung

Die Beteiligung der UNESCO hat zwischenzeitlich zu dem Ergebnis geführt, dass auf der 37. Sitzung des UNESCO-Welterbekomitees in Phnom Penh (16.–27.06.2013) die Empfehlung ausgesprochen wurde, die Seilbahn spätestens bis zum 30.06.2026 zurückzubauen. Um die aus dieser Empfehlung resultierende Option für einen längerfristigen Seilbahnbetrieb nutzen zu können, wurde seitens der Stadt Koblenz über ein Bebauungsplanverfahren das Baurecht auf Zeit für diesen Zeitraum geschaffen. Seitens des Naturschutzes und der Denkmalpflege werden in der temporären Fortsetzung der verbesserten touristischen Inwertsetzung des Festungsplateaus keine raumordnerischen Zielbeeinträchtigungen gesehen.

Literatur

BUGA Koblenz 2011 GmbH (Hrsg.) (2007): Verfahrensunterlagen für die vereinfachte raumordnerische Prüfung der Errichtung einer Kabinen-Seilbahn für die Bundesgartenschau 2011 in Koblenz. Unveröffentlicht.

Autor

Dipl.-Ing. Manfred Butter, Koblenz, Ltd. Vermessungsdirektor und Referatsleiter (2004–2016) Raumordnung, Landesplanung (Obere Landesplanungsbehörde) in der Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord in Koblenz.